Deutscher Bundestag
6. Wahlperiode

Drucksache VI/2925

Sachgebiet 61

Vorblatt

Gesetz über die weitere Finanzierung von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden und des Bundesfernstraßenbaus

(Schriftlicher Bericht des Finanzausschusses)

A. Problem

1. Die laufenden Haushaltseinnahmen des Bundes und der Gemeinden reichen nicht aus, um den Straßenbau und die Entwicklung des örtlichen Personennahverkehrs in dem erforderlichen Maße voranzutreiben.
2. Das Straßengüterverkehrsteuergesetz läuft zum Jahresende aus. Dies würde nicht nur den Wegfall einer Einnahme, sondern auch eine Veränderung der Wettbewerbslage zwischen Schiene und Straße bedeuten.
3. Der öffentliche Personennahverkehr mit Kraftomnibussen ist noch durch die Mineralölsteuer belastet. Der Bundesrat fordert einen Ausgleich durch eine Betriebsbeihilfe.

B. Lösung

1. Die Mineralölsteuer für Treibstoffe soll um 4 Pf je Liter erhöht werden. Das Mehraufkommen soll für den Straßenbau und den Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs zweckgebunden sein. Eine Belastung der Landwirtschaft wird vermieden.
2. Die Progression der Kraftfahrzeugsteuer für schwere Lastkraftwagen soll verstärkt werden. Die Steuererhöhung wirkt sich für Zweiachser stärker aus als für Drei- und Mehrachser und setzt ab einem zulässigen Gesamtgewicht von über 7000 kg (Regierungsentwurf: 12 000 kg) ein.
3. Es soll für den öffentlichen Personennahverkehr eine Betriebsbeihilfe zum Ausgleich für die Mineralölsteuerbe-

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 53 Bonn 1
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, 53 Bonn-Bad Godesberg 1,
Postfach 821, Goethestraße 54, Tel. (0 22 29) 6 35 51

lastung gewährt werden, in die auch der schienengebundene Nahverkehr einbezogen werden soll.

In der Schlußabstimmung gegen die Stimmen der CDU/CSU angenommen.

C. Alternativen

Einige von der CDU/CSU im Rahmen der Einzelberatung gestellte Anträge zur Milderung der Gesetzesfolgen in begrenzten Bereichen fanden keine Mehrheit.

D. Kosten

Es wird mit einer Erhöhung des Mineralölsteueraufkommens gerechnet

von 1,3 Mrd. DM	in 1972
von 1,5 Mrd. DM	in 1973
von 1,6 Mrd. DM	in 1974

und des Kraftfahrzeugsteueraufkommens von

jährlich 250 Millionen DM.

Das Mehraufkommen an Mineralölsteuer fließt dem Bund zu einem Viertel zweckgebunden für den Fernstraßenbau und zu drei Vierteln den Gemeinden zweckgebunden im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes zu; die Mineralöl-Betriebsbeihilfe für den öffentlichen Personennahverkehr mindert den Gemeindeanteil entsprechend (etwa 250 Millionen DM).

Das Mehraufkommen an Kraftfahrzeugsteuer fließt den Bundesländern zu.

Deutscher Bundestag
6. Wahlperiode

Drucksache VI/2925

Sachgebiet 61

Schriftlicher Bericht

des Finanzausschusses
(6. Ausschuß)

über den von der Bundesregierung eingebrachten Entwurf eines Gesetzes über die weitere Finanzierung von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden und des Bundesfernstraßenbaus

— Drucksache VI/2767, zu VI/2767, Nachtrag zu VI/2767 —

über den vom Bundesrat eingebrachten Entwurf zur Änderung des Verkehrsfinanzgesetzes 1955

— Drucksache VI/1764 —

A. Bericht des Abgeordneten Meinike (Oberhausen) *)

B. Antrag des Ausschusses **)

Der Bundestag wolle beschließen,

1. den Gesetzentwurf — Drucksache VI/2767 — in der aus der anliegenden Zusammenstellung ersichtlichen Fassung anzunehmen;
2. den Gesetzentwurf — Drucksache VI/1764 — für erledigt zu erklären;
3. die eingegangenen Petitionen für erledigt zu erklären.

Bonn, den 6. Dezember 1971

Der Finanzausschuß

Dr. Schmidt (Wuppertal)	**Meinike (Oberhausen)**
Vorsitzender	Berichterstatter

*) *folgt als zu Drucksache VI/2925*
**) *vorbehaltlich der mitberatenden Stellungnahme des Haushaltsausschusses*

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 53 Bonn 1
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, 53 Bonn-Bad Godesberg 1,
Postfach 821, Goethestraße 54, Tel. (0 22 29) 6 35 51

Zusammenstellung

des von der Bundesregierung eingebrachten Entwurfs eines Gesetzes über die weitere Finanzierung von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden und des Bundesfernstraßenbaus

— Drucksache VI/2767 —

mit den Beschlüssen des Finanzausschusses (6. Ausschuß)

Entwurf	Beschlüsse des 6. Ausschusses
Entwurf eines Gesetzes über die weitere Finanzierung von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden und des Bundesfernstraßenbaus	**Entwurf eines Gesetzes über die weitere Finanzierung von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden und des Bundesfernstraßenbaus (Verkehrsfinanzgesetz 1971)**
Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:	Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:
Artikel 1	Artikel 1
§ 1	§ 1
Änderung des Mineralölsteuergesetzes 1964	unverändert
§ 2 des Mineralölsteuergesetzes 1964 in der Fassung der Bekanntmachung vom 20. Dezember 1963 (Bundesgesetzbl. I S. 1003), zuletzt geändert durch das Gesetz vom 28. April 1971 zur Änderung des Mineralölsteuergesetzes 1964 und des Gesetzes zur Änderung des Mineralölsteuergesetzes 1964 vom 24. April 1967 (Bundesgesetzbl. 1971 I S. 377), wird wie folgt geändert:	
1. Absatz 1 erhält die folgende Fassung:	
„(1) Die Steuer beträgt	
1. für 1 hl Leichtöle oder mittelschwere Öle ..... 39,00 DM	
2. für 100 kg Schweröle, Reinigungsextrakte nach § 1 Abs. 2 Nr. 3 und Mineralöle der Nummer 27.07 — G des Zolltarifs ..... 43,65 DM	
3. für 100 kg Flüssiggas ..... 52,25 DM	

Entwurf	Beschlüsse des 6. Ausschusses
4. für 100 kg a) Petrolkoks der Nummer 27.14 — B des Zolltarifs ..... 1,50 DM b) andere Mineralöle nach § 1 Abs. 2 Nr. 7 vom 1. Mai 1971 bis 31. Dezember 1971 ... 2,50 DM vom 1. Januar 1972 bis 31. Dezember 1972 ... 2,00 DM vom 1. Januar 1973 bis 31. Dezember 1974 ... 1,50 DM. Kraftstoffe nach § 1 Abs. 2 Nr. 6 unterliegen der gleichen Steuer nach Nummer 1 oder Nummer 2 wie die Mineralöle, denen sie nach ihrer Beschaffenheit am nächsten stehen."	
2. In Absatz 2 Satz 2 wird die Angabe „Nrn. 2 und 3" ersetzt durch: „Nrn. 2 bis 4".	
§ 2 **Übergangsbestimmungen**	§ 2 unverändert
(1) Bedingte Steuerschulden für Mineralöle erhöhen sich mit dem Inkrafttreten dieses Gesetzes auf den Betrag, der sich bei Anwendung der Steuersätze nach § 1 ergibt.	
(2) Mineralöle, für die beim Inkrafttreten dieses Gesetzes eine unbedingte Steuerschuld besteht oder Mineralölsteuer bereits entrichtet worden ist, unterliegen einer Nachsteuer. Sie beträgt 1. für 1 hl Leichtöle und mittelschwere Öle ..... 4,00 DM, 2. für 100 kg Schweröle, Reinigungsextrakte nach § 1 Abs. 2 Nr. 3 des Mineralölsteuergesetzes 1964 und Mineralöle der Nummer 27.07 — G des Zolltarifs ..... 4,80 DM, 3. für 100 kg Flüssiggas ..... 7,25 DM.	
(3) Die Steuerschuld nach den Sätzen des Absatzes 2 entsteht mit dem Inkrafttreten dieses Gesetzes. Steuerschuldner ist, wer das Mineralöl beim Inkrafttreten dieses Gesetzes besitzt. Bei Beständen, die sich in diesem Zeitpunkt im Versand befinden, geht die Steuerschuld mit dem Übergang des Besitzes auf den Empfänger über.	
(4) Die Absätze 1 bis 3 gelten für den Anteil an Mineralölen in Zubereitungen der Nummer 27.10 des Zolltarifs sinngemäß.	
(5) Von der Nachsteuer befreit sind Mineralöl und der Mineralölanteil in Zubereitungen der Tarif-Nr. 27.10 im Besitz eines Endverbrauchers in einer Menge, die dem Durchschnitt des Monatsverbrauchs in den letzten drei Kalendermonaten vor dem Inkrafttreten dieses Gesetzes entspricht. Endverbraucher ist, wer das Mineralöl oder die Zubereitungen der Tarif-Nr. 27.10 ausschließlich für	

Entwurf

eigene Zwecke verbraucht. Endverbraucher ist nicht, wer im eigenen Betrieb Mineralöl oder Zubereitungen der Tarif-Nr. 27.10 zur Herstellung von Treib- oder Schmierstoffen verarbeitet.

(6) Der Steuerschuldner hat das Mineralöl oder den Mineralölanteil in Zubereitungen der Tarif-Nr. 27.10 binnen drei Wochen nach dem Inkrafttreten dieses Gesetzes schriftlich der zuständigen Zollstelle anzumelden. Die Nachsteuer ist ohne Anforderung bis zum 10. des folgenden Monats, für nicht ordnungsgemäß angemeldetes Mineralöl mit dem Ablauf der Anmeldefrist fällig.

(7) Der Bundesminister für Wirtschaft und Finanzen kann im Verwaltungswege auf Antrag zulassen, daß die Nachsteuer von Firmen, die über mindestens fünf Betriebsstätten verfügen, für die sie Mineralölsteuer zu entrichten haben, zentral bei der für den Geschäftssitz zuständigen Zollstelle angemeldet wird. Die zentrale Anmeldung zur Nachsteuer kann versagt werden, wenn am Geschäftssitz der Firma kaufmännische Anschreibungen über die beim Inkrattreten des Gesetzes vorhandenen oder im Versand befindlichen Mengen an Erzeugnissen, die der Nachsteuer unterliegen, nicht geführt werden.

(8) Der Bundesminister für Wirtschaft und Finanzen kann in Einzelfällen zulassen, daß bei der Berechnung der Nachsteuer für Mineralöle Durchschnittsdichten, bei der Berechnung des Mineralölanteils in Zubereitungen der Tarif-Nr. 27.10 Durchschnittssätze angewendet werden, wenn sich die tatsächlichen, der Nachsteuer unterliegenden Mengen nur unter unzumutbarem Aufwand feststellen lassen.

§ 3

Bußgeldvorschriften

Ordnungswidrig im Sinne des § 407 der Reichsabgabenordnung handelt, wer vorsätzlich oder leichtfertig entgegen § 2 Abs. 6 dieses Artikels die Anmeldung nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig abgibt.

Beschlüsse des 6. Ausschusses

§ 3

unverändert

Artikel 1a

Entlastung des öffentlichen Personennahverkehrs von Mineralölsteuer

(1) Den Inhabern von Verkehrsbetrieben wird eine Betriebsbeihilfe gewährt für versteuertes Gasöl, das verbraucht worden ist,

1. im öffentlichen Personennahverkehr mit Kraftfahrzeugen im genehmigten Linienverkehr nach §§ 42 und 43 des Personenbeförderungsgesetzes vom 21. März 1961 (Bundesgesetzbl. I S. 241), zuletzt geändert durch das Erste Gesetz zur Reform des Strafrechts vom 25. Juni 1969 (Bundesgesetzbl. I S. 645), oder bei Beförderungen von Schülern nach § 1 der Freistellungs-Verordnung

Entwurf

Beschlüsse des 6. Ausschusses

vom 30. August 1962 (Bundesgesetzbl. I S. 601), geändert durch Verordnung vom 16. Juni 1967 (Bundesgesetzbl. I S. 602),

2. im öffentlichen Personennahverkehr mit schienengebundenen Fahrzeugen. Diese Beihilfe wird zusätzlich zu der Betriebsbeihilfe nach Abschnitt III Artikel 4 Abs. 1 Ziff. 3 des Verkehrsfinanzgesetzes 1955 vom 6. April 1955 (Bundesgesetzbl. I S. 166), zuletzt geändert durch das Gasöl-Verwendungsgesetz — Landwirtschaft vom 22. Dezember 1967 (Bundesgesetzbl. I S. 1339), gewährt.

Anträge auf Auszahlung von Betriebsbeihilfen können jeweils nach Ablauf eines Kalenderhalbjahres für das zurückliegende Halbjahr (Abrechnungszeitraum) gestellt werden.

(2) Die Mittel für die Betriebsbeihilfen werden für jedes Haushaltsjahr in den Bundeshaushaltsplan eingestellt. Die Bemessungsgrundlage für die Haushaltsmittel ist der Verbrauch der begünstigten Verbrauchergruppen an Gasöl für die begünstigten Zwecke im vorangegangenen Kalenderjahr. Dabei werden für je 100 kg des Verbrauchs in den Fällen

1. des Absatzes 1 Nr. 1 43,65 Deutsche Mark,
2. des Absatzes 1 Nr. 2 20,90 Deutsche Mark

angesetzt.

(3) Öffentlicher Personennahverkehr im Sinne von Absatz 1 ist die Beförderung von Personen

1. im Verkehr mit Kraftfahrzeugen auf Linien, auf denen die Mehrzahl der Beförderungen eine Strecke von 50 Kilometern nicht übersteigt,
2. im Schienenverkehr mit den für den Nahverkehr bestimmten Zügen.

(4) Die Bundesregierung bestimmt durch Rechtsverordnung das Nähere über

1. die Abgrenzung der Betriebe im Sinne des Absatzes 1,
2. die Verteilung der Mittel und die Berechnung der Beihilfen sowie
3. das Verfahren. Dabei kann sie den Antragstellern auferlegen, die Anträge längstens ein Jahr nach Entstehung des Anspruchs zu stellen, ausreichende Nachweise zu führen und die Nachprüfung der betrieblichen Unterlagen im Betrieb zu gestatten. Die Bundesregierung kann anordnen, daß Betriebsbeihilfen zu versagen sind, wenn der Antragsteller die ihm nach dem vorstehenden Satz auferlegten Pflichten nicht erfüllt.

Die Gewährung der Betriebsbeihilfen kann davon abhängig gemacht werden, daß diese einen Betrag bis zu 500 Deutsche Mark für den Abrechnungszeitraum übersteigen.

(5) Zu Unrecht in Anspruch genommene Betriebsbeihilfen sind zurückzuzahlen und von der Gewährung an mit vier vom Hundert über dem Diskont-

Entwurf

Artikel 2

Zweckbindung des Mehraufkommens der Mineralölsteuer

Das Mehraufkommen an Mineralölsteuer, das sich infolge der Änderung des § 2 Abs. 1 des Mineralölsteuergesetzes durch Artikel 1 § 1 dieses Gesetzes ergibt, ist in Höhe von *drei Vierteln* zusätzlich zu den nach § 10 Abs. 1 des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes vom 18. März 1971 (Bundesgesetzbl. I S. 239) bereitgestellten Mitteln *aufgrund des Bundeshaushaltsgesetzes nach näherer Bestimmung einer Vereinbarung zwischen dem Bund und den Ländern zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden und in Höhe* von einem Viertel zusätzlich zu den Mitteln nach Artikel 1 des Straßenbaufinanzierungsgesetzes in der Fassung des Gesetzes über die Umstellung der Abgaben auf Mineralöl vom 20. Dezember 1963 (Bundesgesetzbl. I S. 995) für Zwecke des Straßenwesens zu verwenden.

Beschlüsse des 6. Ausschusses

satz der Deutschen Bundesbank zu verzinsen. Werden Betriebsbeihilfen vorsätzlich oder leichtfertig zu Unrecht beantragt, so entsteht für das auf die Antragstellung folgende Jahr kein Anspruch auf Betriebsbeihilfe.

Artikel 2

Zweckbindung des Mehraufkommens der Mineralölsteuer

Das Mehraufkommen an Mineralölsteuer, das sich infolge der Änderung des § 2 Abs. 1 des Mineralölsteuergesetzes durch Artikel 1 § 1 dieses Gesetzes ergibt, ist in Höhe von einem Viertel zusätzlich zu den Mitteln nach Artikel 1 des Straßenbaufinanzierungsgesetzes in der Fassung des Gesetzes über die Umstellung der Abgaben auf Mineralöl vom 20. Dezember 1963 (Bundesgesetzbl. I S. 995) für Zwecke des Straßenwesens zu verwenden, **im übrigen, soweit es den Betrag der nach Artikel 1 a Abs. 1 zu leistenden Betriebshilfen übersteigt,** zusätzlich zu den nach § 10 Abs. 1 des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes vom 18. März 1971 (Bundesgesetzbl. I S. 239) bereitgestellten Mitteln **nach den Bestimmungen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes.**

Artikel 2a

Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes

Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz vom 18. März 1971 (Bundesgesetzbl. I S. 239) wird wie folgt geändert:

1. § 2 Abs. 1 Nr. 3 erhält folgende Fassung:

„3. Bau oder Ausbau von zentralen Omnibusbahnhöfen und verkehrswichtigen Umsteigeanlagen sowie von Betriebshöfen und zentralen Werkstätten, soweit sie dem öffentlichen Personennahverkehr dienen."

2. § 4 Abs. 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Die Förderung eines Vorhabens aus den Finanzhilfen ist bis zu 60 vom Hundert, im Zonenrandgebiet bis zu 75 vom Hundert der zuwendungsfähigen Kosten zulässig."

3. In § 6 Abs. 2 Satz 3 werden die Worte „1. Januar des Vorjahres" durch die Worte „1. Juli des vorvergangenen Jahres" ersetzt.

4. Dem § 6 Abs. 2 wird folgender Satz angefügt:

„Die im Zonenrandgebiet zugelassenen Kraftfahrzeuge werden 1,25 mal so hoch bewertet wie die übrigen Kraftfahrzeuge."

Entwurf

Beschlüsse des 6. Ausschusses

5. § 10 erhält folgende Fassung:

„§ 10

Zweckbindung und Verteilung der Mittel

(1) Für Vorhaben zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden nach Maßgabe dieses Gesetzes sind zu verwenden:

1. das Mehraufkommen an Mineralölsteuer, das sich aufgrund von Artikel 8 § 1 des Steueränderungsgesetzes 1966 vom 23. Dezember 1966 (Bundesgesetzbl. I S. 702) ergibt,

2. das Mehraufkommen an Mineralölsteuer, das sich aufgrund von Artikel 1 § 1 des Verkehrsfinanzgesetzes 1971 vom . . . . . (Bundesgesetzbl. I S. . . .) ergibt, soweit es nach Artikel 2 des Verkehrsfinanzgesetzes 1971 für Zwecke dieses Gesetzes zur Verfügung steht.

(2) Von diesen Mitteln kann der Bundesminister für Verkehr einen Betrag von 0,25 vom Hundert im Benehmen mit den Ländern bis zu 0,50 vom Hundert für Forschungszwecke in Anspruch nehmen. Im übrigen entfallen je 50 vom Hundert auf Vorhaben nach § 2 Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 5 Satz 1 und auf die sonstigen Vorhaben nach § 2 Abs. 1 und § 11. Eine notwendige Veränderung oder Verlegung anderer Verkehrswege im Zusammenhang mit einem Vorhaben nach § 2 gilt dabei als Teil dieses Vorhabens."

6. Dem § 14 wird folgender Absatz 3 angefügt:

„(3) Die Absätze 1 und 2 gelten entsprechend, soweit Vorhaben nach dem 1. Januar 1972 mit einem höheren Anteil als bis zum 31. Dezember 1971 aus den Finanzhilfen gefördert werden."

Artikel 2b

Neubekanntgabe des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes

Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz in der sich aus Artikel 2a ergebenden Fassung neu bekanntzumachen und dabei Unstimmigkeiten des Wortlauts zu beseitigen.

Artikel 3

Änderung des Gasöl-Verwendungsgesetzes — Landwirtschaft

Das Gasöl-Verwendungsgesetz — Landwirtschaft vom 22. Dezember 1967 (Bundesgesetzbl. I S. 1339), geändert durch das *Gesetz zur Änderung des Gasöl-*

Artikel 3

§ 1

Änderung des Gasöl-Verwendungsgesetzes — Landwirtschaft

Das Gasöl-Verwendungsgesetz — Landwirtschaft vom 22. Dezember 1967 (Bundesgesetzbl. I S. 1339), zuletzt geändert durch das **Finanzanpassungsgesetz**

Entwurf

Verwendungsgesetzes — Landwirtschaft vom 8. September 1969 (Bundesgesetzbl. I S. *1589*), wird wie folgt geändert:

‚In § 3 wird die Angabe „32,15 Deutsche Mark" ersetzt durch „36,15 Deutsche Mark".'

Beschlüsse des 6. Ausschusses

vom 30. August 1971 (Bundesgesetzbl. I S. **1426**), wird wie folgt geändert:

‚In § 3 wird die Angabe „32,15 Deutsche Mark" ersetzt durch „36,15 Deutsche Mark".'

§ 2

Übergangsregelung

Für Gasöl, das vor Inkrafttreten dieses Gesetzes von einem Verbilligungsberechtigten bezogen wurde und für das ein Verbilligungsbetrag nach Inkrafttreten dieses Gesetzes zu zahlen ist, verbleibt es bei dem Verbilligungssatz von 32,15 DM für 100 Liter Gasöl. Satz 1 gilt für Rückzahlungen von Verbilligungsbeträgen für vor dem Inkrafttreten dieses Gesetzes bezogenes Gasöl entsprechend.

Artikel 3a

§ 1

Änderung des Straßenbaufinanzierungsgesetzes

Artikel 9 des Straßenbaufinanzierungsgesetzes vom 28. März 1960 (Bundesgesetzbl. I S. 201), in der Fassung des Gesetzes über die Umstellung der Abgaben auf Mineralöl vom 20. Dezember 1963 (Bundesgesetzbl. I S. 995) wird wie fogt geändert:

In Absatz 2 letzter Satz wird die Angabe „2,35 DM" ersetzt durch „4,70 DM".

§ 2

Übergangsregelung

Für Gasöl, das vor dem Inkrafttreten dieses Gesetzes von einem Beihilfeberechtigten nach der Gasöl-Betriebsbeihilfe-VO — Werkfernverkehr vom 20. März 1971 (Bundesgesetzbl. I S. 260) bezogen wurde und für das ein Verbilligungsbetrag nach Inkrafttreten dieses Gesetzes zu zahlen ist, verbleibt es bei dem Verbilligungssatz von 2,35 DM für 100 Kilogramm. Dies gilt nicht für das Gasöl, das nach Artikel 1 § 2 dieses Gesetzes nachversteuert wurde.

Artikel 4

§ 1

Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes

Das Kraftfahrzeugsteuergesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 2. Januar 1961 (Bundesgesetzbl. I S. 1), zuletzt geändert durch das Gesetz zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes vom 20. Dezember 1968 (Bundesgesetzbl. I S. 1393), wird wie folgt geändert:

Artikel 4

§ 1

Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes

Das Kraftfahrzeugsteuergesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 2. Januar 1961 (Bundesgesetzbl. I S. 1), zuletzt geändert durch das Gesetz zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes vom 20. Dezember 1968 (Bundesgesetzbl. I S. 1393), wird wie folgt geändert:

Entwurf

1. In § 2 wird hinter Nummer 7 folgende Nummer 7 a eingefügt:

„7a. Fahrzeugen, solange sie ausschließlich für die Zustellung oder Abholung von Behältern mit einem Rauminhalt von fünf Kubikmetern oder mehr oder von auswechselbaren Aufbauten verwendet werden, die im Vor- oder Nachlauf mit der Eisenbahn befördert worden sind oder befördert werden;".

2. Hinter § 2 wird folgender § 2 a eingefügt:

„§ 2 a

Erstattung der Steuer im Huckepackverkehr

(1) Die Steuer ist auf Antrag für einen Zeitraum von zwölf Monaten, gerechnet vom Beginn eines Entrichtungszeitraums, zu erstatten, wenn das Fahrzeug während dieses Zeitraums bei mehr als 124 Fahrten beladen oder leer auf einem Teil der jeweils zurückgelegten Strecke im Huckepackverkehr (§ 3 Abs. 2 des Güterkraftverkehrsgesetzes) mit der Eisenbahn befördert worden ist.

(2) Der Nachweis, daß die Voraussetzungen für die Erstattung der Steuer erfüllt sind, ist für jedes Fahrzeug durch fortlaufende Aufzeichnungen über die Verwendung im Huckepackverkehr zu erbringen, deren Richtigkeit für jede Fahrt von der Deutschen Bundesbahn zu bescheinigen ist."

3. § 11 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Nr. 5 erhält folgende Fassung:

„5. alle anderen Fahrzeuge mit als zwei Achsen von dem Gesamtgewicht

	nicht mehr	mehr
bis zu 2 000 kg	22,00 *DM*	22,00 *DM*
über 2 000 kg bis zu 3 000 kg	23,50 *DM*	23,50 *DM*
über 3 000 kg bis zu 4 000 kg	25,00 *DM*	25,00 *DM*
über 4 000 kg bis zu 5 000 kg	26,50 *DM*	26,50 *DM*

Beschlüsse des 6. Ausschusses

1. In § 2 wird hinter Nummer 7 folgende Nummer 7 a eingefügt:

„7a. Fahrzeugen, solange sie ausschließlich für die Zustellung oder Abholung von Behältern mit einem Rauminhalt von fünf Kubikmetern oder mehr oder von auswechselbaren Aufbauten verwendet werden, die im Vor- oder Nachlauf mit der Eisenbahn **oder mit einem Binnenschiff** befördert worden sind oder befördert werden. **Voraussetzung ist, daß die Fahrzeuge äußerlich als für diese Zwecke bestimmt erkennbar sind;"**

2. Hinter § 2 wird folgender § 2 a eingefügt:

„ § 2 a

Erstattung der Steuer im Huckepackverkehr

(1) Die Steuer ist auf Antrag für einen Zeitraum von zwölf Monaten, gerechnet vom Beginn eines Entrichtungszeitraums, zu erstatten, wenn das Fahrzeug während dieses Zeitraums bei mehr als 124 Fahrten beladen oder leer auf einem Teil der jeweils zurückgelegten Strecke im Huckepackverkehr (§ 3 Abs. 2 des Güterkraftverkehrsgesetzes) mit der Eisenbahn befördert worden ist. **Eine Fahrt ist anderthalbfach zu rechnen, wenn die mit der Eisenbahn zurückgelegte Strecke länger als 520 Kilometer ist.**

(2) unverändert

2a. In § 10 wird folgender neuer Absatz 4 angefügt:

„(4) Bei Elektrofahrzeugen ist zur Berechnung der Steuer das verkehrsrechtlich höchstzulässige Gesamtgewicht um 50 vom Hundert zu vermindern."

3. § 11 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Nr. 5 erhält folgende Fassung:

„5. alle anderen Fahrzeuge mit als zwei Achsen von dem Gesamtgewicht

	nicht mehr	mehr
	DM	**DM**
bis zu 2 000 kg	22,00	22,00
über 2 000 kg bis zu 3 000 kg	23,50	23,50
über 3 000 kg bis zu 4 000 kg	25,00	25,00
über 4 000 kg bis zu 5 000 kg	26,50	26,50

Entwurf			Beschlüsse des 6. Ausschusses		
über 5 000 kg bis zu 6 000 kg	28,00 *DM*	28,00 *DM*	über 5 000 kg bis zu 6 000 kg	28,00	28,00
über 6 000 kg bis zu 7 000 kg	29,50 *DM*	29,50 *DM*	über 6 000 kg bis zu 7 000 kg	29,50	29.50
über 7 000 kg bis zu 8 000 kg	*31,00 DM*	31,00 *DM*	über 7 000 kg bis zu 8 000 kg	**32,00**	31,00
über 8 000 kg bis zu 9 000 kg	*32,50 DM*	*32,50 DM*	über 8 000 kg bis zu 9 000 kg	**34,50**	**33,00**
über 9 000 kg bis zu 10 000 kg	*34,00 DM*	*34,00 DM*	über 9 000 kg bis zu 10 000 kg	**37,50**	**34,50**
über 10 000 kg bis zu 11 000 kg	*35,50 DM*	*35,50 DM*	über 10 000 kg bis zu 11 000 kg	**40,50**	**36,50**
über 11 000 kg bis zu 12 000 kg	*37,00 DM*	*37,00 DM*	über 11 000 kg bis zu 12 000 kg	**44,50**	**39,50**
über 12 000 kg bis zu 13 000 kg	*55,00 DM*	*38,50 DM*	über 12 000 kg bis zu 13 000 kg	**49,00**	**42,50**
über 13 000 kg bis zu 14 000 kg	*73,00 DM*	*51,10 DM*	über 13 000 kg bis zu 14 000 kg	**54,00**	**46,00**
über 14 000 kg bis zu 15 000 kg	*91,00 DM*	*63,70 DM*	über 14 000 kg bis zu 15 000 kg	**89,00**	**66,00**
über 15 000 kg bis zu 16 000 kg	*109,00 DM*	*76,30 DM*	über 15 000 kg bis zu 16 000 kg	**124,00**	**86,00**
über 16 000 kg bis zu 17 000 kg	*127,00 DM*	*88,90 DM*	über 16 000 kg bis zu 17 000 kg	**130,00**	**90,00**
über 17 000 kg bis zu 18 000 kg	*145,00 DM*	*101,50 DM*	über 17 000 kg bis zu 18 000 kg	**136,00**	**94,00**
über 18 000 kg bis zu 19 000 kg	*163,00 DM*	*114,10 DM*	über 18 000 kg bis zu 19 000 kg	**142,00**	**98,00**
über 19 000 kg bis zu 20 000 kg	*181,00 DM*	*126,70 DM*	über 19 000 kg bis zu 20 000 kg	**148,00**	**102,00**
über 20 000 kg bis zu 21 000 kg	*199,00 DM*	*139,30 DM*	über 20 000 kg bis zu 21 000 kg	**154,00**	**106,00**
über 21 000 kg bis zu 22 000 kg	*217,00 DM*	*151,90 DM*	über 21 000 kg bis zu 22 000 kg	**160,00**	**110,00**
über 22 000 kg	*235,00 DM*	*164,50 DM*	über 22 000 kg	**166,00**	**114,00**
insgesamt jedoch nicht mehr als *8 000 DM.“*			insgesamt jedoch nicht mehr als **11 000 DM.“**		

b) Absatz 2 *wird gestrichen, die Absätze 3 und 4 werden Absätze 2 und 3.*

b) Absatz 2 **erhält folgende Fassung:**

„(2) Die Steuer ermäßigt sich um 25 vom Hundert des Betrages, der sich nach Absatz 1 Nr. 5 ergibt, für Kraftfahrzeug-Anhänger zur Durchführung von Schwer- und Großraumtransporten, für die Ausnahmen von der Vorschrift des § 34 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung genehmigt worden sind. Dies gilt nicht, wenn das Fahrzeug auch zu Fahrten benutzt wird, für die es der bezeichneten Ausnahmegenehmigung nicht bedarf, und wenn die Steuer, die sich in diesem Falle ergibt, höher ist als die Steuer nach Satz 1.“

c) *Der neue* Absatz 2 Nr. 2 erhält folgende Fassung:

c) Absatz 3 Nr. 2 erhält folgende Fassung:

Entwurf			Beschlüsse des 6. Ausschusses		
„2. bei allen anderen Fahrzeugen mit als zwei Achsen und einem zulässigen Gesamtgewicht von	nicht mehr	mehr	„2. bei allen anderen Fahrzeugen mit als zwei Achsen und einem zulässigen Gesamtgewicht von	nicht mehr	mehr
a) nicht mehr als 7 500 kg	3,00 DM	3,00 DM	a) nicht mehr als 7 500 kg	3,00 DM	3,00 DM
b) mehr als 7 500 kg und nicht mehr als 15 000 kg	*10,00 DM*	*10,00 DM*	b) mehr als 7 500 kg und nicht mehr als 15 000 kg	**9,00 DM**	**8,00 DM**
c) mehr als 15 000 kg und nicht mehr als 20 000 kg	25,00 DM	*20,00 DM*	c) mehr als 15 000 kg und nicht mehr als 20 000 kg	25,00 DM	**21,00 DM**
d) mehr als 20 000 kg	*45,00 DM*	*36,00 DM*	d) mehr als 20 000 kg	**43,00 DM**	**33,00 DM.**
Für diese Fahrzeuge ist der Nachweis des zulässigen Gesamtgewichts, sofern sich dieses nicht aus dem Zulassungsschein ergibt, durch eine amtliche Bescheinigung zu erbringen. Die Bescheinigung muß die Identität und das zulässige Gesamtgewicht eindeutig nachweisen; sie ist in deutscher Sprache abzufassen."			Für diese Fahrzeuge ist der Nachweis des zulässigen Gesamtgewichts, sofern sich dieses nicht aus dem Zulassungsschein ergibt, durch eine amtliche Bescheinigung zu erbringen. Die Bescheinigung muß die Identität und das zulässige Gesamtgewicht eindeutig nachweisen; sie ist in deutscher Sprache abzufassen."		
§ 2			§ 2		
Übergangsregelung			unverändert		
Hat die Höhe der zu entrichtenden Kraftfahrzeugsteuer sich auf Grund dieses Gesetzes geändert, so ist die Mehrsteuer für die Zeit vom Inkrafttreten des Gesetzes bis zur nächsten Fälligkeit besonders festzusetzen, wenn die Steuer für einen Zeitraum entrichtet ist oder zu entrichten war, der vor dem Inkrafttreten des Gesetzes begonnen hat und danach endet. Dabei ist für jeden Tag ein Dreihundertsechzigstel des Betrages anzusetzen, um den die Jahressteuer sich erhöht hat. Entsprechendes gilt, wenn sich aufgrund dieses Gesetzes eine Mindersteuer ergibt.					
Artikel 5			Artikel 5		
Berlin-Klausel			**Berlin-Klausel**		
Dieses Gesetz gilt nach Maßgabe des § 12 Abs. 1 und des § 13 Abs. 1 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1) auch im Land Berlin.			Dieses Gesetz gilt nach Maßgabe des § 12 Abs. 1 und des § 13 Abs. 1 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1) auch im Land Berlin. **Rechtsverordnungen, die auf Grund dieses Gesetzes erlassen werden, gelten im Land Berlin auf Grund des § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes.**		
Artikel 6			Artikel 6		
Inkrafttreten			unverändert		
Artikel 4 § 1 Nr. 3 und § 2 treten am 1. April 1972, im übrigen tritt das Gesetz am 1. Januar 1972 in Kraft.					